Deutscher Bundestag **Drucksache 18/9431**

18. Wahlperiode 19.08.2016

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Andrej Hunko, Christine Buchholz, Annette Groth, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/9075 –

Zeitplan zur Beschaffung von fünf bewaffnungsfähigen Drohnen der MALE-Klasse

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundeswehr will fünf bewaffnungsfähige Drohnen des Typs „Heron TP Block 2“ als „Übergangslösung“ beschaffen (Plenarprotokoll 18/175, Bundestagsdrucksache 18/7725). Zuvor war lediglich vage von „drei bis fünf Systemen“ die Rede (www.bundeswehr.de vom 13. Januar 2016). Eine Unterzeichnung des endgültigen Vertrags ist in greifbarer Nähe, das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr erstellt laut der Bundesregierung die notwendigen Unterlagen. Die Drohnen werden nach gegenwärtigem Stand vom israelischen Hersteller Israel Aerospace Industries (IAI) geleast. Als Hauptvertragspartner fungiert jedoch der europäische Rüstungskonzern Airbus bzw. dessen Tochter Airbus DS Airborne Solutions GmbH (ADAS). Zum Gesamtvorhaben gehört auch die Anschaffung von „notwendigem Peripheriegerät“, darunter feste und mobile Bodenstationen zur Steuerung der Drohnen sowie zur Übertragung und Auswertung der Daten. Außerdem werden breitbandige Satellitenverbindungen und – je nach Entfernung zum Einsatzort – Relaissatelliten benötigt. Welcher Hersteller hiermit beauftragt wird ist noch unklar. Die Drohnen werden in Israel stationiert, als „Heimatverband“ unterstehen sie jedoch dem Taktischen Luftwaffengeschwader 51 im schleswig-holsteinischen Jagel. In Israel werden auch große Teile der praktischen Ausbildung der Pilotinnen und Piloten übernommen. Näheres soll eine deutsch-israelische Regierungsvereinbarung regeln. Die Auswahlentscheidung zugunsten der „Heron TP“ ist abhängig davon, ob IAI Nachweise zur Zulassungsfähigkeit der Drohne erbringt. Das Bundesministerium der Verteidigung will dann eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung vornehmen. Werden die Kriterien nicht erfüllt, könnte die Bundesregierung doch noch auf das eigens für den europäischen Markt entwickelte Konkurrenzmodell „Predator CPB“ ausweichen. Hersteller ist der US-Rüstungskonzern General Atomics. Nach Vertragsabschluss will das Bundesverteidigungsministerium ein Vergabeverfahren für die Bewaffnung eröffnen. Gespräche mit Waffenherstellern gab es angeblich noch nicht, allerdings wurden entsprechende Möglichkeiten bereits mit dem israelischen Verteidigungsministerium und der israelischen Luftwaffe erörtert. Schließlich wird die

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Verteidigung vom 17. August 2016 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Beschaffung der zunächst unbewaffneten Drohnen auch dem Deutschen Bundestag vorgelegt. Die parlamentarische Befassung soll dem Staatssekretär zufolge spätestens im ersten Quartal 2017 erfolgen. Die „Überbrückungslösung" könnte nach positivem Votum bis zum Jahr 2025 genutzt werden, bis dahin sollen europäische Rüstungsfirmen eine „europäische Lösung" für bewaffnungsfähige Drohnen entwickelt haben.

1. Welche Details kann die Bundesregierung zu den Plänen mitteilen, fünf Drohnen des Typs „Heron TP" und das „zum Betrieb dieser Luftfahrzeuge notwendige Peripheriegerät" und auch deren „Betrieb im Einsatz" im Rahmen eines Leasingvertrages zu realisieren (Plenarprotokoll 18/175)?

Die Auswahlentscheidung des Generalinspekteurs knüpft die tatsächliche Realisierung des Systems Heron TP an eine positive Bewertung von sog. „Quality Gates". Dieser Prozess ist noch nicht abgeschlossen. Insofern stehen alle nachfolgenden Antworten unter dem Vorbehalt eines solchen positiven Ergebnisses.

Die unbemannten Luftfahrzeuge des Typs Heron TP, das zum Betrieb dieses Luftfahrzeuges notwendige Peripheriegerät (s. Antwort zu Frage 2b) sowie der technisch-logistische Betrieb sollen durch die Inanspruchnahme einer Dienstleistung mit der deutschen Firma Airbus Defence and Space Airborne Solutions (ADAS in Bremen) als Hauptauftragnehmer und der ISR Fa. Israel Aerospace Industries Ltd (IAI) als Hersteller des Systems und Unterauftragnehmer von ADAS realisiert werden. Der Dienstleistungsvertrag soll die Bereitstellung der vom Auftraggeber geforderten Flugstunden mit einer vorgegebenen Verfügbarkeit gewährleisten. Der Zulauf der ersten zwei Luftfahrzeuge soll ca. 24 Monate nach Vertragsschluss beginnen, der für die Folgesysteme dann in einem jeweils dreimonatigen Abstand. Die Stationierung und der Grundbetrieb des Heron TP in Israel, die Ausbildung der deutschen Besatzungen sowie die Bewaffnung, sollen im Rahmen von Regierungsvereinbarungen (MoU) mit dem Staat Israel festgelegt werden. Im Rahmen des Dienstleistungsvertrages sollen weiterhin Vorkehrungen für eine technisch-logistische Betreuung in einem eventuellen Einsatz getroffen werden.

a) Wann will das Bundesamt für Ausrüstung, Informationstechnik und Nutzung der Bundeswehr die notwendigen Vertragsunterlagen für eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zusammengestellt haben, und wem sollen diese wann vorgelegt werden?

Gemäß Auswahlentscheidung (AWE) soll die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (WU) auf Basis eines verbindlichen Angebots erfolgen. Nach derzeitigem Stand wird die Angebotsaufforderung voraussichtlich bis zum Herbst dieses Jahres ergehen. Die WU wird nach Angebotseingang und Auswertung der Finanzdaten auf dem Dienstweg durch BAAINBw dem BMVg vorgelegt.

b) Wann soll der Leasingvertrag nach derzeitigem Stand geschlossen werden?

Die derzeitige Planung sieht einen Vertragsschluss nach einer parlamentarischen Befassung Anfang 2017 vor.

c) Welche Sonderkündigungsrechte will die Bundesregierung für den Leasingvertrag verhandeln?

Es ist geplant, für den Auftraggeber ein außerordentliches Kündigungsrecht mit Restabgeltung zu vereinbaren.

d) Wann ist die Eröffnung des Vergabeverfahrens geplant?

Die Entscheidung über die Vergabeart wurde am 14. Juni 2016 zugunsten der Fa. ADAS getroffen. Die Fa. General Atomics (GA) lässt diese Entscheidung vor der Vergabekammer des Bundes überprüfen. Das Verfahren dauert noch an.

2. Welche Gesamtkosten für die „Überbrückungslösung" werden zum gegenwärtigen Zeitpunkt veranschlagt, und inwiefern ist die Bundesregierung mittlerweile in der Lage, diese in Stückpreise der Drohnen, Bodenstationen, Satelliten- und Kommunikationsanlagen sowie Personal- und Sachaufwand zu differenzieren (Bundestagsdrucksache 18/7725)?

Belastbare Angaben zu den Gesamtkosten sind erst mit Eingang eines verbindlichen Angebots möglich. Die Differenzierung in Stückpreise und andere Aufwände wird sich aus der Detaillierungstiefe des Angebots ergeben. Die Kostenanteile für Eigenleistungen der Bundeswehr werden im Rahmen der zu erstellenden WU ermittelt.

a) Welche Aufklärungssensorik mit welchen Funktionalitäten soll die „Heron TP" befördern, und wann soll diese zur Beschaffung ausgeschrieben werden?

Das unbemannte Luftfahrzeug Heron TP ist mit elektro-optischen Sensoren im visuellen und infraroten Spektralbereich sowie Radarsensoren ausgestattet. Die Sensoren dienen zur kontinuierlichen Überwachung von Bodenaktivitäten im vorgesehenen Zielgebiet. Die Sensorik ist Teil der materiellen Ausstattung und wird im Rahmen des Dienstleistungsvertrages bereitgestellt. Eine separate Beschaffung ist nicht vorgesehen.

b) Aus welchen konkreten Anlagen besteht das „Peripheriegerät"?

Das Peripheriegerät besteht aus der zur Steuerung des Luftfahrzeuges und der Datenübermittlung bzw. -auswertung benötigten Bodenstation und den dazugehörigen Datenübertragungsgeräten, Bodendienst- und Prüfgeräten sowie Werkzeugsätzen.

c) Wie positioniert sich die Bundesregierung zur Kritik, sich für eine gegenüber dem amerikanischen Konkurrenzmodell „Predator" teuere Lösung entschieden zu haben, obgleich das Modell „Heron TP" diesem bezüglich „Nutzlast", Geschwindigkeit und Flugzeit technisch unterlegen sei (vgl. Newsletter Verteidigung, Ausgabe vom 8. März 2016)?

Die Auswahlentscheidung zugunsten des Heron TP erfolgte aus einer gesamtplanerischen Betrachtung, die u.a. mit der Auflage versehen ist, im Rahmen einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung die optimale Beschaffungsvariante zu bestimmen.

3. Welche weiteren (Vorab-)Vereinbarungen hat die Bundesregierung mit dem Hersteller IAI geschlossen, welchen Inhalt haben diese, und welche Verbindlichkeiten werden dort festgeschrieben?

Die Bundesregierung hat bisher keine Vereinbarungen mit ADAS/IAI geschlossen.

4. Welche Aufgaben soll Airbus DS Airborne Solutions GmbH (ADAS) als Vertragspartner des Leasings von „Heron TP" als Hauptauftragnehmer (für einen „Betrieb im Einsatz") übernehmen, bzw. welche Vorschläge der Bundesregierung werden diesbezüglich verhandelt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

5. Mit welchen (Zwischen-)Ergebnissen wurden die fehlenden funktionalen Fähigkeitsforderungen für die „Heron TP" verhandelt, die vom Bundesverteidigungsministerium zuletzt in den Bereichen „Kommunikations- und Informationsanlage, Handhabungs- und Missionstrainer/-simulator, Integration Kryptierung, Umfang der Bewaffnung sowie Einhaltung von Arbeits- und Umweltschutzforderungen" gesehen wurden (Bundestagsdrucksache 18/7725)?

Der zu erbringende Leistungsumfang wurde in Besprechungen mit dem israelischen Verteidigungsministerium, dem designierten Auftragnehmer sowie dem Systemhersteller abgestimmt. Im Rahmen der Vertragsverhandlungen würde der Leistungsumfang finalisiert und im Vertrag verbindlich festgeschrieben werden.

a) Welche Hersteller werden hierzu für welche Produkte und Dienstleistungen mandatiert, bzw. welche Gespräche mit infrage kommenden Herstellern wurden hierzu geführt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen. Neben der Regierungsvereinbarung soll es nur einen Auftragnehmer für den Dienstleistungsanteil, nämlich die Firma ADAS, geben.

b) Inwiefern ist der Bundesregierung mittlerweile bekannt, ob Simulatoren für die „Heron 1" auch für die „Heron TP" genutzt werden können (Bundestagsdrucksache 18/7725)?

Für das System Heron TP ist ebenso wie für Heron 1 ein Handhabungs- und Missionstrainer notwendig. Da es hierbei auch um einen Dienstleistungsgegenstand geht, würde die technische Realisierung dem Auftragnehmer obliegen.

c) Welche weiteren fehlenden Fähigkeitsforderungen müssen aus Sicht der Bundesregierung verhandelt werden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

6. Welche Systeme für die „Kryptierung, Datenverteilanlage, SATCOM-Kapazität, Infrastruktur/Technik im Stationierungsland“ sollen nach gegenwärtigem Stand beschafft werden (Bundestagsdrucksache 18/7725)?

Die Bereitstellung der Kryptierung und SATCOM-Kapazität für den Grundbetrieb im Stationierungsland Israel wäre Bestandteil des Dienstleistungsvertrages. Die Bereitstellung von Infrastruktur und Technik für den Grundbetrieb wären Bestandteil der Regierungsvereinbarung mit dem Staat Israel. Die Bundeswehr erwirbt kein Eigentum an der bereitgestellten materiellen Ausstattung. Die Datenverteilanlage, die bereits für Heron 1 beschafft wurde, könnte weiter genutzt werden.

a) Inwiefern wurden hierzu mittlerweile Gespräche mit infrage kommenden Herstellern geführt?

Es wurden Gespräche mit nationalen Anbietern der Kryptierung geführt. Eine mögliche Beauftragung erfolgt jedoch durch die Firma ADAS, die für die Bereitstellung der Kryptierung im Rahmen des Dienstleistungsvertrages verantwortlich sein wird. Die Bereitstellung der Infrastruktur erfolgt im Rahmen der Regierungsvereinbarung.

b) Welche dieser Technik will die Bundesregierung nach gegenwärtigem Stand vorzugsweise im Leasingverfahren beschaffen, und welche weitere Technik könnte oder müsste durch die Bundeswehr gekauft werden?

Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

7. Wie ist es aus Sicht der Bundesregierung zu erklären, dass dem Bundesverteidigungsministerium im Februar 2016 keine Kenntnisse über die Bewaffnungsfähigkeit der „Heron TP“ vorgelegen haben und diese lediglich als vermutete „standardisierte Schnittstellen“ beschrieben wurden, (Bundestagsdrucksache 18/7725), die „in den HERON TP integrierte Bewaffnung“ jedoch „ein Auswahlkriterium für den HERON TP“ gewesen sei (Antwort des Bundesministeriums der Verteidigung vom 1. April 2016 zu den Fragen des Abgeordneten Dr. Tobias Lindner, zitiert im Newsletter Verteidigung 21/2016)?

In der zitierten Bundestagsdrucksache wurde konkret gefragt, über welche Aufhängepunkte für Luft-Boden-Lenkflugkörper und Präzisionsbewaffnung „Heron TP“ verfügen soll.

8. Welche wesentlichen Ergebnisse zu Gesprächen zur Bewaffnungsfähigkeit der „Heron TP“ mit dem israelischen Verteidigungsministerium und der israelischen Luftwaffe über das Mitführen von „angetriebenen und nicht angetriebenen Luft-Boden-Effektoren“, „Präzisionsbewaffnung“ oder Zielbeleuchtungsgeräten kann die Bundesregierung mitteilen?

Die Informationen zur Bewaffnung sind von israelischer Seite ohne Ausnahme als „GEHEIM“ eingestuft. Die Weitergabe jeglicher Informationen unterliegt den Geheimschutzregelungen und während der vorvertraglichen Klärungsphase den Freigabebeschränkungen des Staates Israel.

a) Inwiefern sind dem Bundesverteidigungsministerium aus diesen Gesprächen konkretere Angaben darüber bekannt, welche Typen oder Produkte der genannten Waffensysteme für die „Heron TP“ besonders geeignet sind?

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

b) Welche Bewaffnung wurde von den Herstellern bereits an den Drohnen „Heron TP“ eingesetzt oder getestet, und welche Testergebnisse wurden oder werden „im Zuge der nächsten Schritte angefragt und bewertet“ (Bundestagsdrucksache 18/7725)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

9. Für welche Lufträume sollen die deutschen „Heron TP“ eine Zulassung erhalten, und inwiefern strebt die Bundeswehr an, das Modell langfristig auch nach der „Kategorie 3“ zu lizensieren?

Die der Zulassung vorangehende Musterprüfung stellt die Prüfung der produktspezifischen (technischen) Sicherheit des Luftfahrzeugmusters dar. Dies ist zunächst vom Luftraum selbst unabhängig. Die Art des Luftraumes kann lediglich zusätzliche Ausstattungen erfordern. Die erteilte Musterzulassung ist somit notwendige Voraussetzung für eine Luftraumintegration, wird aber nicht für spezielle Lufträume erteilt. Es besteht zurzeit keine Absicht, das System Heron TP unbeschränkt am allgemeinen Luftverkehr teilnehmen zu lassen (Kategorie 3).

10. Inwiefern wurde die vom Hersteller IAI geforderte Prognose für eine „risikoarme Integration der Bewaffnung“ mittlerweile vorgelegt, und mit welchem Ergebnis wurden diese Auflagen mittlerweile „im Rahmen der Vertragsvorbereitungen“ erörtert (Bundestagsdrucksache 18/7725)?

Es wurde eine Prognose zur risikoarmen Integration dahingehend vorgelegt, dass das technische Risiko für die Qualifikation der ausgewählten Munitionssorte (Sicherheit der Munition selbst) nach derzeitigem Kenntnisstand gering ist. Aufgrund der Tatsache, dass die Munition bereits in den Heron TP integriert ist, ist auch das Risiko bei der Integration als gering zu sehen.

a) Welche Studien oder Marktsichtungen zur möglichen Bewaffnung der „Heron TP“ hat das Bundesverteidigungsministerium mittlerweile beauftragt, und wer ist daran beteiligt?

Für eine mögliche Bewaffnung würde die Munition verwendet werden, die bereits in das System Heron TP integriert ist. Es fanden daher weder eine Marktsichtung noch eine Vergabe von Studien zu diesem Thema statt.

b) Wann im Jahr 2016 soll die Entscheidung zur Auswahl einer „konkreten technischen Lösung“ zur Bewaffnung erfolgen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 10a verwiesen.

11. Wann soll die „belastbare Bewertung der Zulassungsmöglichkeit“ der „Heron TP“ für den deutschen Luftraum vorliegen, und wo wird diese geprüft?

Die belastbare Prognose der Zulassbarkeit wurde durch das LufABw am 30. Juni 2016 dem BMVg vorgelegt; diese bezieht sich jedoch nicht auf den deutschen Luftraum im Besonderen (siehe Antwort zu Frage 9).

a) Welche konkreten Angaben hat die Bundeswehr gegenüber IAI oder Airbus dazu gemacht, welche Leistungen zur Gewährleistung der Flugsicherheit und damit einer deutschen Zulassung im Einzelnen erforderlich sind?

Die durch einen möglichen Auftragnehmer zu erbringenden Nachweise zum Erreichen einer Zulassung sind in einem Musterprüfprogramm festgehalten.

b) Welchen Zeitplan hat IAI skizziert, um die einzelnen Forderungen zu erfüllen, bzw. welche zeitlichen Vorgaben hat die Bundeswehr hierzu verlangt?

Eine Musterzulassung soll 24 Monate nach Vertragsschluss erreicht sein.

12. Was ist der Bundesregierung darüber bekannt, inwiefern die bewaffnungsfähigen „Heron TP“ wie vom Hersteller IAI angekündigt 24 Monate nach Vertragsschluss inklusive des Zulassungsprozesses verfügbar sind (Bundestagsdrucksache 18/7725)?

Nach aktuellen Erkenntnissen ist eine Bewaffnungsfähigkeit ca. 27 Monate nach Vertragsunterzeichnung möglich.

13. Inwiefern ist der Beginn des Musterprüfprozesses im Rahmen des Dienstleistungsvertrages mittlerweile festgelegt, und worin besteht das Musterprüfrahmenprogramm?

Der Beginn des Musterprüfprozesses ist abhängig vom Vertragsschluss. Das Musterprüfrahmenprogramm erfasst im Wesentlichen die generellen Rahmenbedingungen der Musterprüfung des designierten Systems sowie die grundsätzlich anzuwendenden Vorschriften zum Nachweis der Verkehrssicherheit.

a) Welches Unternehmen soll als Musterprüfleitstelle fungieren, und wann wurde die luftfahrtrechtliche Zulassung beantragt?

Der designierte Hauptauftragnehmer stellt die Musterprüfleitstelle. Die erforderliche Genehmigung als luftfahrttechnischer Betrieb für das Muster Heron TP erfolgt im Rahmen der Vertragsausübung nach Vertragsschluss.

b) Welche Nachweise zur Zulassungsfähigkeit der Drohne hat der Hersteller IAI bislang erbracht, und welche müssen noch geliefert werden?

Nachweise sind erst im Laufe des Musterprüfprozesses zu erwarten. Zwischen der IAI, ADAS und dem LufABw wurde ein Musterprüfrahmenprogramm und Musterprüfprogramm abgestimmt. Darüber hinaus hat IAI für Zulassungsrisiken akzeptable Lösungsvorschläge präsentiert.

Der endgültige Nachweis über die Zulassbarkeit ist die Musterzulassung, die nach erfolgreichem Abschluss des Musterprüfprozesses erteilt wird.

c) Welche der Zulassungsvorschriften „STANAG 4671 Ed. 3 UAV System Airworthiness Requirements, RTCA/DO-178C Software Considerations in Airborne Systems and Equipment Certification, RTCA/DO-254: Design assurance guidance for airborne electronic hardware“ werden aus Sicht der Bundesregierung erfüllt bzw. nicht erfüllt?

Anhand der durchgeführten Untersuchungen gibt es derzeit keinen Grund zur Annahme, dass die genannten Dokumente nicht in ausreichendem bzw. vergleichbarem Maße erfüllt werden.

d) Inwiefern konnte „im weiteren Projektverlauf“ mittlerweile präzisiert werden, worin die „nach Firmenangaben“ zu ca. 10 Prozent nicht erfüllten Forderungen der STANAG 4671 bestehen und wie diese Defizite behoben werden könnten (Bundestagsdrucksache 18/7725)?

Bezüglich einzelner Anforderungen der STANAG 4671 beabsichtigt IAI, die Erfüllung der zivilen Zulassungsanforderungen aus der bemannten Luftfahrt (Certification Specifications CS-23 bzw. CS-25) nachzuweisen. Da die zivilen Zulassungsanforderungen mindestens gleichwertige Anforderungen stellen, ist dies akzeptabel.

14. Auf welcher Grundlage hat das Bundesverteidigungsministerium die „mögliche Zulassbarkeit der verglichenen Systeme“ der Typen „Heron TP“ und „Predator“ positiv bewertet (Antwort des Bundesministeriums der Verteidigung vom 1. April 2016 zu den Fragen des Abgeordneten Dr. Tobias Lindner, zitiert im Newsletter Verteidigung 21/2016), was schließlich eines der Entscheidungskriterien für eine Auswahlentscheidung gewesen sei?

Grundlage für die Bewertung der möglichen Zulassbarkeit der beiden Systeme waren Besprechungen und Analysen zwischen Vertretern der Bundeswehr und der Industrie.

a) Worin besteht demnach die „positive Prognose der Zulassbarkeit“ der „Heron TP“?

Das LufABw hat mit der Industrie (ADAS/IAI) das Musterprüfrahmenprogramm und Musterprüfprogramm abgestimmt. Im Falle eines Vertragsschlusses sind damit die Bedingungen für die Musterprüfung festgelegt.

b) Wie steht diese Mitteilung im Verhältnis zu einer kurz zuvor getätigten Aussage, wonach „eine belastbare Bewertung der Zulassungsmöglichkeit“ erst zum Ende des zweiten Quartals 2016 erwartet wird (Bundestagsdrucksache 18/7725)?

Die Abstimmung des Musterprüfrahmen- und Musterprüfprogramms ist bereits eine sehr detaillierte Festlegung zur Musterprüfung. Durch Festlegung der Nachweise und Nachweismethoden im Musterprüfprogramm besteht daher ein gemeinsames belastbares Verständnis über Umfang und Art der zu erbringenden Nachweise. Der entsprechende Bericht des LufABw wurde dem BMVg am 30. Juni 2016 vorgelegt.

15. Inwiefern beabsichtigt die Bundeswehr, mittel- oder langfristig auch die unbeschränkte Teilnahme der „Heron TP“ am allgemeinen Luftverkehr zu realisieren, und welche Initiativen hat sie hierfür bereits ergriffen?

Es besteht zurzeit keine Absicht, das System Heron TP unbeschränkt am allgemeinen Luftverkehr teilnehmen zu lassen.

a) Welche Angaben sind der Bundesregierung hierzu aus einer unternehmensinternen Untersuchung von Airbus bekannt (Bundestagsdrucksache 18/7725)?

Der Bundesregierung sind keine Ergebnisse der unternehmensinternen Untersuchung von Airbus bekannt.

b) Welche Haltung vertritt die Bundesregierung mittlerweile zur Frage, ob die aktuell gültigen European Military Airworthiness Requirements (EMARs) die Zulassungskriterien für Drohnen abdecken“ (Bundestagsdrucksache 18/1946)?

Die EDA (European Defence Agency) hat zur ganzheitlichen Betrachtung militärischer unbemannter Luftfahrzeuge die Remotely Piloted Aircraft Systems Airworthiness Regulatory Framework Working Group (RPAS ARF WG) eingerichtet, die im März 2014 ihre Arbeit aufgenommen hat. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 15c verwiesen.

c) Welchen „Anpassungsbedarf unter Berücksichtigung der von den beteiligten Nationen gemachten Erfahrungen“ hat die Bundesregierung identifiziert?

Zum jetzigen Zeitpunkt gibt es ein „Food for Thought Paper“, das noch multinational abzustimmen ist.

Dort werden grundsätzlich zwei Lösungswege verfolgt:

1. Anpassung der EMAR (European Military Airworthiness Requirement) an die Bedürfnisse von Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS);
2. Erstellung eines RPAS-spezifischen Regelwerks mit Verweis auf die jeweiligen EMAR.

Der Abstimmungsprozess ist noch nicht abgeschlossen, soll aber beim nächsten MAWA-Forum im Oktober 2016 durch die pMS (participating Member States) gebilligt werden.

16. Über wie viele Drohnen des Typs „Heron 1“ verfügt die Airbus-Tochter Defence and Space nach Kenntnis der Bundesregierung zur Erbringung von Dienstleistungen für die Bundeswehr, und welche weiteren „Heron 1“ sollen womöglich beschafft werden?

Die Airbus-Tochter Defence and Space verfügt derzeit über fünf Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS) des Typs Heron 1. Für den Einsatz in Mali sollen drei weitere RPAS des Typs Heron 1 realisiert werden.

a) Wie viele Flugstunden pro Monat sind in dem Dienstleistungsvertrag zwischen Airbus und der Bundeswehr derzeit bestimmt?

Im laufenden „Dienstleistungsvertrag Heron 1 in Afghanistan" sind 480 Flugstunden pro Monat vertraglich vereinbart.

b) Welche in dem Dienstleistungsvertrag verschriftlichten Anforderungen werden dabei vom Systemhersteller Israel Aerospace Industries übernommen?

Der Systemhersteller IAI führt die Musterschulung des Bedienpersonals der Bundeswehr auf dem System Heron 1 durch. Daneben obliegen ihm die Bereitstellung der materiellen Ausstattung und Depotinstandsetzungsmaßnahmen an allen Systemkomponenten sowie die Erstellung und Pflege der Vorschriften für Betrieb und Instandhaltung einschließlich der Musterunterlagen des Systems.

c) Inwiefern hat das Bundesverteidigungsministerium mittlerweile Vertragsverhandlungen mit ADAS zum Einsatz der „Heron 1" im malischen Luftraum aufgenommen (Bundestagsdrucksache 18/7725)?

Der Dienstleistungsvertrag für Mali wurde am 20. Juli 2016 unterzeichnet.

d) Was ist der Bundesregierung darüber bekannt, ob ADAS den Hersteller IAI zur Abgabe eines Angebotes aufgefordert hat, und wann dieses vorliegen soll?

Auf die Antwort zu Frage 16c wird verwiesen.

e) Welche Ausnahmegenehmigungen für die Zulassung oder den Betrieb der „Heron 1" sind für Flüge im malischen Luftraum erforderlich?

Der Flugbetrieb in Mali wird – wie der Flugbetrieb in Afghanistan – mit einer Ausnahmegenehmigung zur Zentralvorschrift A1-1525 zur Durchführung von operativem Flugbetrieb mit einer vorläufigen Verkehrszulassung durchgeführt.

17. Mit welcher Position verhandelt die Bundesregierung mit israelischen Firmen oder Behörden zur Frage, von wem welche Leistungen zur Ausbildung von Personal an der „Heron TP" übernommen werden sollen?

Verhandlungen werden mit der Firma ADAS/IAI, dem Israelischen Verteidigungsministerium und der IAF zur Thematik „Ausbildung Heron TP" geführt.

Die Ausbildung des technischen Personals soll im Rahmen des Industrievertrages mit der Firma ADAS als Hauptauftragnehmer und IAI als Unterauftragnehmer geregelt werden. Die Ausbildung des Bedienpersonals soll Bestandteil der Regierungsvereinbarung werden.

18. Welche Teile der praktischen Ausbildung der Piloten oder Bedienern der „Heron TP" könnten aus Sicht der Bundesregierung in Israel durchgeführt werden?

Die praktische Ausbildung der zukünftigen Heron TP Besatzungen ist Gegenstand laufender Verhandlungen.

19. Welche weiteren „darüber hinausgehende Leistungen“ außer die Ausbildung von Personal sollen durch eine deutsch-israelische Regierungsvereinbarung geregelt werden?

Im Rahmen der deutsch-israelischen Regierungsvereinbarung sollen außer der Ausbildung von Personal die Bereitstellung benötigter Infrastruktur in Israel und die Bewaffnung des Heron TP geregelt werden.

a) Wer ist an den Verhandlungen einer deutsch-israelischen Regierungsvereinbarung beteiligt?

An den Verhandlungen nehmen von deutscher Seite Vertreter des BAAINBw, des BMVg und der Luftwaffe teil. Von israelischer Seite sind Vertreter des Israelischen Verteidigungsministeriums und der IAF beteiligt.

b) Wann sollen die Verhandlungen abgeschlossen sein?

Es ist geplant, die Verhandlungen im Herbst 2016 zum Abschluss zu bringen.

c) Wann und wo wird die Regierungsvereinbarung vermutlich unterzeichnet?

Die Regierungsvereinbarung wird vermutlich im BMVg in Berlin unterzeichnet werden, ein Termin steht noch nicht fest.

20. Welche Regierungen außer Deutschland, Griechenland, Spanien, Frankreich, Italien, Niederlande und Polen sind an der „RPAS-Nutzergemeinschaft“ („European MALE RPAS User Group“) beteiligt (Bundestagsdrucksache 18/7725)?

An der European MALE RPAS Community der European Defence Agency (EDA) nehmen nur die genannten Nationen teil.

a) Welche „Kooperationspotentiale in den Bereichen Übung und Ausbildung, Logistik, Instandhaltung sowie in Doktrinen und Konzepten“ wurden zwischen den beteiligten Staaten, „die solche Systeme betreiben bzw. in der Zukunft betreiben wollen“ mittlerweile identifiziert bzw. inwiefern ist dies überhaupt noch Zweck der Gruppe (Bundestagsdrucksache 18/213)?

Es wurde festgestellt, dass Kooperationspotentiale auch innerhalb einzelner Produktfamilien aufgrund von Systemunterschieden der einzelnen Varianten begrenzt sind. Der Austausch über mögliche Formen und Kooperationen in Ausbildung und Betrieb bleibt weiterhin Kernthema der European MALE RPAS Community.

b) Inwiefern und mit welchem Ergebnis wurde die deutsche Entscheidung für die „Heron TP“ bei den Treffen thematisiert?

Die European MALE RPAS Community wurde in der Sitzung am 14. Juni 2016 über die deutsche Entscheidung informiert.

c) Inwiefern werden auch Hersteller von Drohnen oder von „Peripheriegerät“ zu Treffen der Gruppe eingeladen?

Die EDA lädt keine Hersteller von RPAS oder Peripheriegeräten zu den Treffen ein.

d) Auf welche Weise hat die Luftwaffe Federführung des Arbeitsfeldes „Exchanging operational experience and best practice on operating MALE RPAS“ in der RPAS-Nutzergemeinschaft übernommen, und welche Länder bzw. Firmen haben hierzu vorgetragen?

Die Federführung für dieses Arbeitsfeld liegt bei Frankreich. Eine Beteiligung der Industrie fand nicht statt.

e) Inwiefern wurde das in der RPAS-Nutzergemeinschaft geplante „gemeinsame Ausbildungskonzept“ inzwischen diskutiert und/oder umgesetzt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 20a verwiesen.

21. Was ist der Bundesregierung aus ihrer Mitarbeit in der „RPAS-Nutzergemeinschaft“ über Pläne der beteiligten Regierungen zur Beschaffung neuer oder dem Erhalt bereits beschaffter MALE-Drohnen bekannt?

Im Rahmen der Mitarbeit in der „RPAS-Nutzergemeinschaft“ wurden keine konkreten Informationen über Pläne der beteiligten Regierungen zur Beschaffung neuer oder dem Erhalt bereits beschaffter MALE RPAS bekannt.

a) Aus welchen Gründen haben sich die NATO-Partner Großbritannien und Frankreich nach Kenntnis der Bundesregierung kürzlich für den Kauf von für den europäischen Markt gefertigten „Certifiable PREDATOR B“ und damit gegen die „Heron TP“ entschieden (Telegraph vom 1. Mai 2016, DefenseNews vom 11. Dezember 2015)?

Grundlagen und Gründe für die Kaufentscheidungen von Großbritannien und Frankreich sind der Bundesregierung nicht bekannt.

b) Inwiefern wurde die Kaufentscheidung in der „RPAS-Nutzergemeinschaft“ thematisiert?

Es wird auf die Antwort zu Frage 21a verwiesen.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333